

르 그랑 파리 프로젝트의 시사점

2009. 7. 27 제43호

홍석기 / 서울시정개발연구원 연구위원

< 목 차 >

요약

- I. 르 그랑 파리 프로젝트의 배경과 목적
- II. 르 그랑 파리 프로젝트 주요 내용
- III. 프로젝트 제안에 대한 엘리제궁의 공식 입장
- VI. 시사점: 글로벌 도시로 성장하기 위한 전략

요 약

파리는 왜 대변신이 필요한가?

파리의 대변신 가능성에 세계인의 관심이 집중되고 있다. 전 세계의 다양한 전문가로 구성된 10개 팀이 제안한 ‘르 그랑 파리 프로젝트’ 내용은 현재 프랑스 국민에게 공개되어 있고, 오는 11월 말이면 이 중 가장 프랑스적이며 파리적인 계획을 선정하여 실행할 예정이다.

세계인에게 사랑을 받으며 영화를 누리던 파리를 변신시키는 데 프랑스 정부가 심혈을 기울이는 이유는, 150년 전 대대적으로 정비하여 현재의 규모와 공간구조 그리고 환경상태를 가진 파리로는 21세기에 있어 세계를 대표하는 글로벌 도시가 될 수 없기 때문이다. 따라서 프랑스 정부는 ‘르 그랑 파리 프로젝트’를 통하여 프랑스의 수도를 대대적으로 개혁시켜 지속 발전이 가능한 도시로 재탄생시키고자 한다. 또한 세계 최고의 新문화창조 도시로 조성하여 파리 시민과 세계인이 행복하고 즐거움을 찾을 수 있는 매력적인 도시를 추구하고 있다.

대다수 개혁안은 야망적인 영역 확장과 다핵구조 선형도시를 제안

10개 팀이 구상한, 6000페이지가 넘는 분량의 프로젝트는 2020년에서 2030년까지 추진할 다양한 계획을 제시하고 있다. 주요 내용은 다음과 같다.

첫째, 기존 파리의 경계를 초월한 물리적 공간 확장이 필요하며, 좁게는 파리 인근지역, 넓게는 노르망디 센스 강 하구까지 확장하여 대양을 끼고 세계로 진출하는 도시의 위상을 고려하고 있다. 둘째, 영역 확장에 따른 지리적·사회문화적 통합을 위한 新거버넌스를 구축하는 것이 필요하며, 지역 또는 초광역 등의 차원에서 다른 형태의 조직을 구상하고 있다. 셋째, 단핵 방사형 구조의 도시에서 다핵 선형도시로 전환하는 것이 바람직할 것으로 보고 있으며, 그 외에 세공(細空) 또는 리즘므 구조의 도시 등 다양한 공간구조를 고려하고 있다. 넷째, 교토의정서에 따른 도시환경을 개선하기 위해 도시농업, 농경도시, 자연 속의 도시와 도시 속의 자연, 자연 에너지 생산, 그린 카 활성화 등을 제시하고 있다. 다섯째, 삶의 질 수준을 높이기 위해, 시적이며 예술적이고, 낭만적이며 감성적인 도시공간 창출을 위한 도시디자인의 중요성을 강조한다. 마지막으로 세계화를 통해 지속적으로 증가할, 다양한 출신과 국적의 외국인을 포용하고 함께 공존할 수 있는 사회통합시스템을 구축하여야 할 것으로 보고 있다.

서울도 글로벌 도시에 걸맞은 규모의 공간과 구조로 재개편할 필요

서울은 파리, 런던과 마찬가지로 내륙에 위치한 도시다. 런던은 대 런던계획으로 대양으로 진출하였고, 파리는 ‘르 그랑 파리 프로젝트’를 통해 대양으로의 진출을 꾀하고 있다. 서울이 전 세계와 적극적인 교류를 통하여 경쟁력을 갖는 도시로 발전할 수 있도록 서해의 항구도시를 포함한 한강 메트로폴리탄을 구상할 필요가 있다. 서울이 지속적으로 발전할 수 있고 글로벌 경쟁력에서 우위를 갖기 위해서는 현재의 공간구조에서 벗어나 초광역적 차원에서 서울-수도권 대개혁의 플랜을 구상할 필요가 있다. 이를 위해서는 중앙정부, 서울시 및 관련 지방자치단체의 협력체계를 갖추는 것이 요망된다.

서울의 공간구조는 도심과 강남의 2핵 구조로 되어 있으나, 수도권과 유기적이고 탄력적인 미래 메트로폴리탄으로서 발전하기 위해서는 권역별 다핵구조의 도시로 재개편하고, 수도권과 도심권 내부를 연결하는 교통네트워크를 구축하는 것이 바람직하다. 한편 서울시는 지구온난화를 억제하고 환경파괴를 최소화할 수 있는 그린시티 구현을 위해, 그린 카 개발을 지원하고 저비용으로 임대 또는 분양하여 적극적인 이용 활성화를 도모할 필요가 있다.

서울시민이 자신감, 자부심, 자존심을 갖고 세계인에게 사랑받는 도시가 되기 위해서는, 사람이 중심이 되고 지리적 자연환경과 역사문화자원 등을 연계한 낭만적이고 감성적인 도시로 디자인하는 것이 필요하다.

I. 르 그랑 파리 프로젝트의 배경과 목적

글로벌 도시로서 파리의 한계

- 파리는 19세기와 20세기 초 이래, 한정된 공간에 고착화되어 글로벌 도시로서 기능하는 데 한계에 직면
 - 파리시는 규모 협소와 기능 부족을 최근 두 차례의 올림픽 유치 실패의 원인으로 판단
 - 소규모로 분리되어 있는 현재의 기초지방자치단체(코뮌) 시스템으로는 미래 글로벌 경쟁력을 갖는 글로벌 거버넌스가 불가능

프랑스의 지방자치단체의 단위

- 프랑스의 지방자치단체의 단위는 매우 다양
- 코뮌은 최소단위의 지방자치단체이고, 아롱디스망은 서울의 구에 해당하는 지방자치단체이며, 데파르트망은 중간단위의, 레지옹은 광역단위의 지방자치단체

파리에 대한 위정자들의 애착과 정치적 야망

- 파리에 대한 현직 대통령의 야망
 - 사르코지 대통령은 세계 도시의 모델이자 세계인에게 어필할 수 있는 '르 그랑 파리' 건설을 추진
 - 파리 건설에 기여한 역대 왕과 대통령의 뜻에 부응하고 현재의 파리가 글로벌 도시로서의 한계를 극복할 수 있는 방안을 모색
 - 교토의정서에 부합하는 도시모델 개발

□ 20세기 대통령들의 파리에 대한 주요 업적

- 드골 대통령은 파리 및 수도권 지역 종합개발계획 수립과 더불어 라 데 팡스와 파리 외곽의 5개 신도시를 건설
- 미테랑 대통령은 도시 상징물 건설에 주안점을 두었으며, 라 데 팡스 내 미래 개선문인 라 그랑 다쉬, 바스티유 오페라 하우스, 루브르 박물관 재정비 및 피라미드 건설, 파리 좌안 대 정비사업 추진
- 시락 대통령은 도시기념물 사업을 주요시책으로 삼았으며, 대표적으로 아프리카 박물관과 오세아니아 박물관을 건립

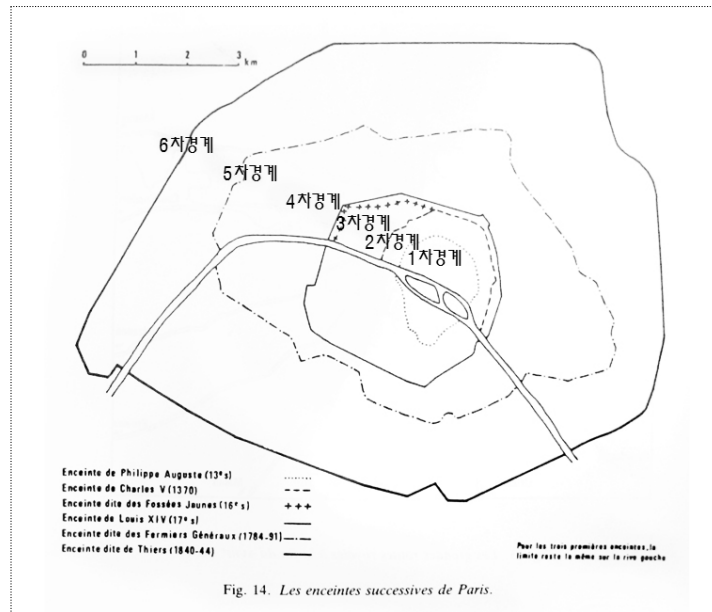
□ 파리의 발전에 기여한 역대 주요 왕

- 필립 오귀스트와 샤를르 5세에 의해 성곽도시 파리 축조
- 프랑스 르네상스의 아버지라 불리는 프랑소와 1세는 이태리 원정 이후 르네상스를 도입해 파리경계 확장, 루브르 궁 및 파리시청 축조
- 루이 14세는 중세 요새 도시인 파리의 성곽을 허물어 열린 도시로 변환시키고 도심 내 조명 설치, 베르사유 궁전 건설과 천도, 빅토와르 광장 조성
- 나폴레옹 1세는 파리 중심부의 남북 축과 동서 축 교차로의 정비로 도시 교통문제 개선, 지적제도 창출 및 집 주소체계 완성, 건물형 전통시장 조성, 파리 우르그 운하 개설
- 나폴레옹 3세는 파리를 유럽의 수도로 발전시키기 위해 오스만 남작의 파리 대정비 계획을 지원하여 오늘의 파리가 탄생. 도시 상징물인 에펠탑 건축, 파리 하수구 정비, 철도망 구축

그랑 파리의 변천

□ 역사 속에서 확장 일로를 걸어온 파리

- 기원 후 6세기, 프랑스 첫 번째 왕인 클로비스 1세의 왕도 이후 13세기 필립 오귀스트 왕 이후 19세기까지 6번의 성곽 이동으로 파리경계 확장
- 프랑스 혁명 이후 1790년부터 1968년까지 파리와 주변 80개 기초지방자체단체인 코뮌이 센느 데파르트망에 소속



자료 : Jean Bastié, Géographie du Grand Paris, Paris, Masson, 1984

[그림 1] 파리 경계 확장 변천

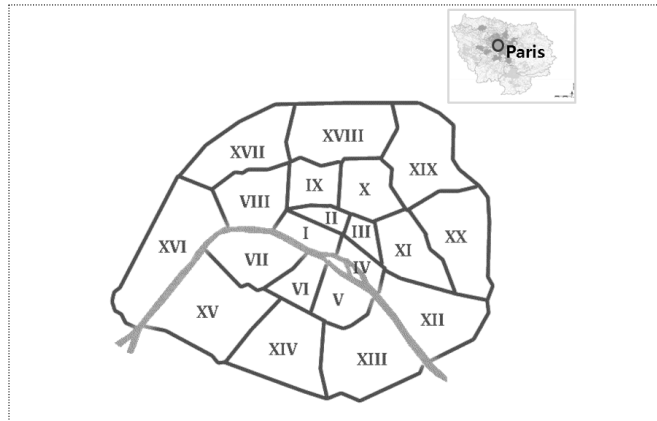
□ 근대 파리의 공간적 경계는 1968년에 완성

- 사회적 변화에 제대로 대처할 수 없는 거대한 센느 데파르트망을 1964년 7개 데파르트망으로 분할하는 법안을 제정하여 1968년부터 적용
- 현재의 파리 범위는 1964년 법으로 결정된 105km²에 한정되고, 순환고속도로에 의해 외부와 단절되어 있는 구조는 유럽의 중심지이자 21세기의 글로벌 도시로서 발전하기에는 공간적인 한계에 직면
- '르 그랑 파리 프로젝트' 제안에 따라 2009년 6월 10일 파리와 주변 기초지방자치단체 93개의 코뮌이 르 그랑 파리 프로젝트 연구조합을 구성

파리 및 수도권 현황

□ 파리

- 행정명 : 파리지(파리시는 1개 코뮌이자 1개 데파르트망이며, 일 드 프랑스 도청소재지)
- 행정구역 : 20개 아롱디스망으로 분할
- 면적 : 105km²
- 인구 : 218만 명
- 밀집도 : 2만 696명/km²

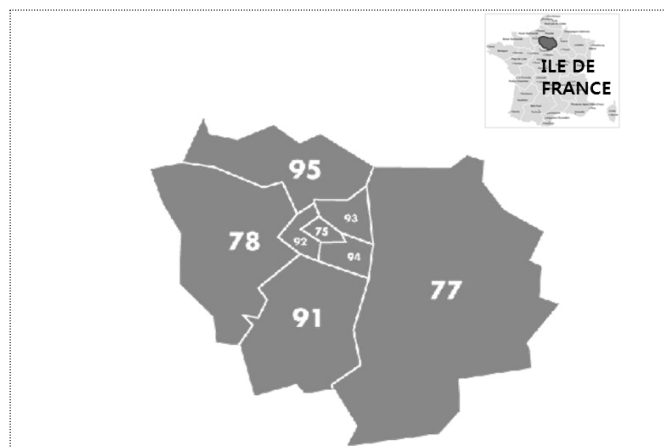


자료 : <http://www.iaurif.org>

[그림 2] 파리 개요

□ 수도권

- 행정명 : 일드프랑스(프랑스 내 26개 지방 중 파리를 포함하고 있는 수도권 지방)
- 행정구역 : 8개 데파르트망
- 면적 : 1만 2012km²
- 인구 : 1169만 명
- 밀집도 : 974명/km²



자료 : <http://www.iaurif.org>

[그림 3] 일 드 프랑스 개요

II. 르 그랑 파리 프로젝트의 주요 내용

르 그랑 파리 프로젝트 개요

□ 르 그랑 파리 프로젝트 추진단계

- 2007년 9월 : 사르코지 대통령이 르 그랑 파리(Le Grand Pari(s)) 제안
 - 2008년 3월 : 전 세계에서 10개의 프로젝트 참가팀 선정
 - 2009년 4월 : 프로젝트 제안서 접수 및 대국민 공람
 - 2009년 11월 : 프로젝트 최종 결정 및 실행 예정
- 10개 팀이 제안한 '르 그랑 파리 프로젝트'는 총 6000페이지가 넘는 방대한 내용을 담고 있으나, 본고에서는 5개의 테마로 요약·정리

<표 1> 10개 팀 프로젝트의 특징

팀 명	프로젝트 명	특징
ANTOINE GRUMBACH	센느 메트로폴리탄	바다와 항구를 포함하여 세계로 뻗어 나갈 수 있는 메트로폴리탄 구상
AUC	성장 촉진의 도시	공공의 분양 임대, 전기자동차 확산 정책 구성
CASTRO	우아한 도시로서 그랑 파리	새로운 도시 상징적 기념물 및 건축물 조성
CHRISTIAN DE PORTZAMPARC	생명력을 갖춘 시스템	지속가능한 메트로폴리탄 공간 구조로서 리즘므(대나무 뿌리·줄기 형태) 이론 적용
DESCARTES	변화하는 메트로폴리탄을 위한 90개의 액션플랜	기존 도시계획 개념에서 탈피한 새로운 모델의 도시 창조
JEAN NOUVEL	탄생과 부활, 파리시민의 100가지 행복	문학가, 예술가, 철학가의 지혜와 메트로폴리탄의 자연과 도시환경이 조화를 이루어 매력적인 도시 추구
LIN FINN GEIPEL	밀집되고 경쾌하며 경관이 아름다운 도시	도시 내 오픈 공간과 자연경관, 교육과 산업이 밀집된 다핵 도시 추구
MVRDV	플러스 카파시티	안정성, 효율성, 개방성, 탄력성, 응집력을 지닌 도시 추구
ROGERS STICK	컴팩트 도시 & 연계도시	신거버넌스 구축과 도시의 물리적 경계 철폐를 통한 사회통합
STUDIO 09	세공도시	등방 및 수평 교통 체계 조직으로 도시 이동체계 재구성

거버넌스

□ '르 그랑 파리'는 대양과 항구를 포함해야 글로벌 경쟁력이 있는 메트로폴리탄으로 성장(ANTOINE GRUMBACH)

- 파리와 3개 지방을 포함한 센스 메트로폴리탄을 창조
 - 250×40km 구획의 100만 헥타르에 조성
 - 1322개 기초지방자치단체를 포함한 1100만 인구의 도시
 - 초광역 거버넌스 구축

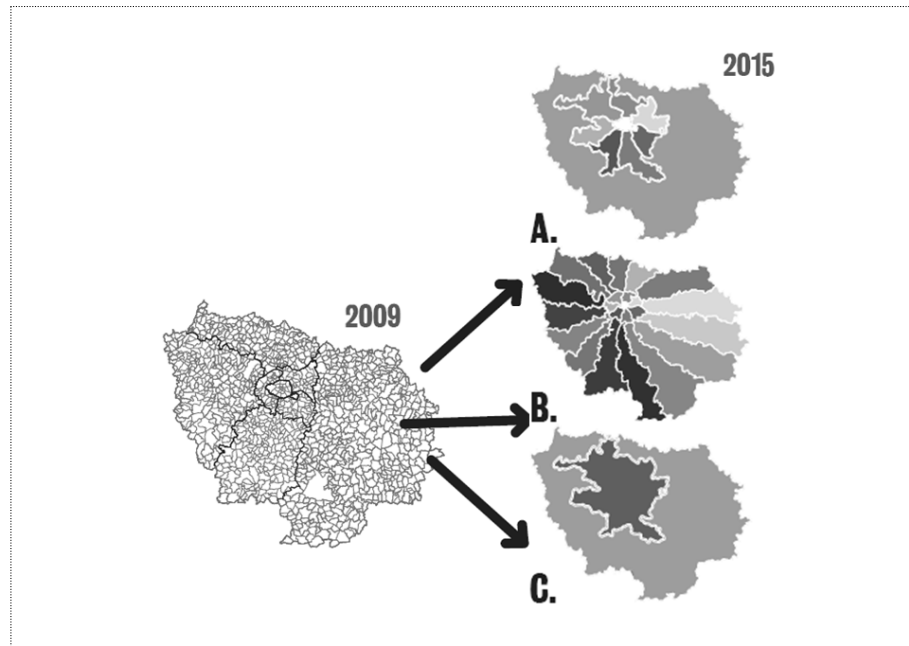


자료 : <http://www.legrandparis.culture.gouv.fr/>- ANTOINE GRUMBACH team

[그림 4] 센스 메트로폴리탄 구역과 영향권

□ 일-드-프랑스 내 다양한 경계를 구성할 수 있는 가능성(Rogers Stick)

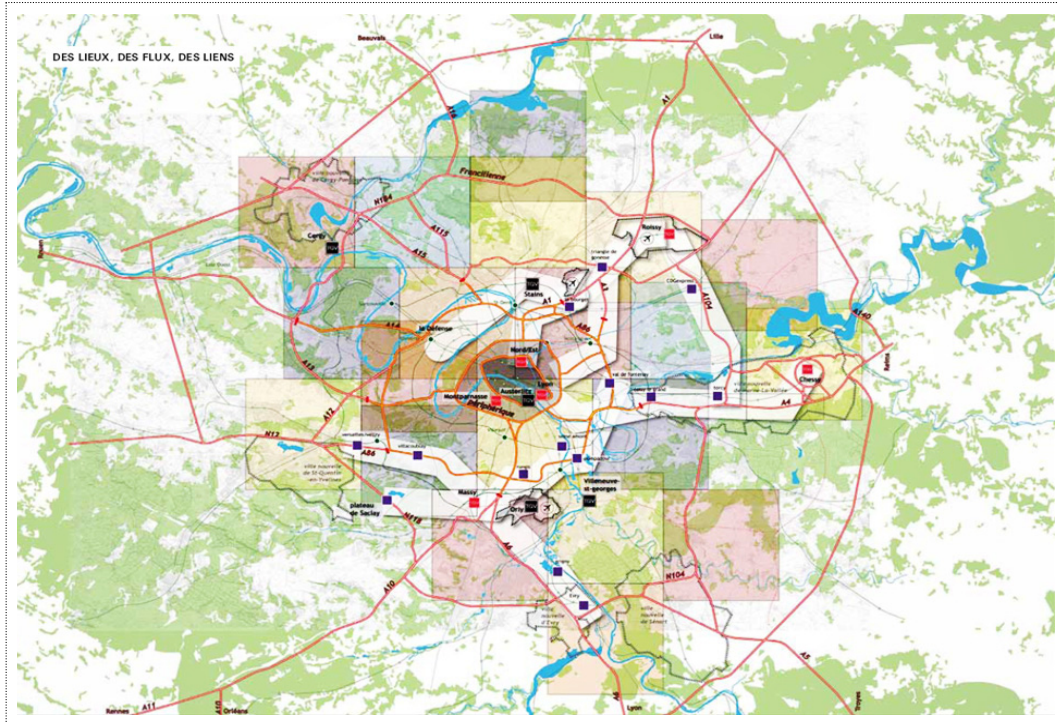
- 현재의 파리 경계를 넘어 수도권 일-드-프랑스 전체로 그 영역을 확장
 - 파리 근교지역을 8개 데파르트망으로 구획하고 그 외곽을 1개 단위로 한 총 9개 데파르트망으로 분할((그림 5)의 A안)
 - 또는 파리 및 일-드-프랑스 전체를 23개 데파르트망으로 세분화((그림 5)의 B안)
 - 또는 인구밀집과 도시화가 된 파리와 근교를 한 개의 데파르트망으로 결합하고, 그 외곽 농업지역을 1개의 데파르트망으로 이분화((그림 5)의 C안)



자료 : <http://www.legrandparis.culture.gouv.fr/>- ROGERS STICK team

[그림 5] 그랑 파리의 新거버넌스 구축

- ‘르 그랑 파리’ 조성에 따른 新거버넌스 구축
 - 도시 수도권 커뮤니티 구성
 - 도시 메트로폴리탄 정부청사 건축
 - 도시 지자체와 순환고속도로의 경계 개선
- 일-드-프랑스 지방의 인구밀집지역을 파리 메트로폴리탄으로 조성(DESCARTES)
 - 파리 메트로폴리탄 내 세분화되어 있는 1281개의 기초지방자치단체를 재구성
 - 7500 헥타르에 50만 명 단위의 도시 또는 도시 커뮤니티로 조직
 - 범 자치구 강화에 의한 거버넌스 구축과 지역정치구조 개혁
 - 파리 메트로폴리탄 고등의회 구성



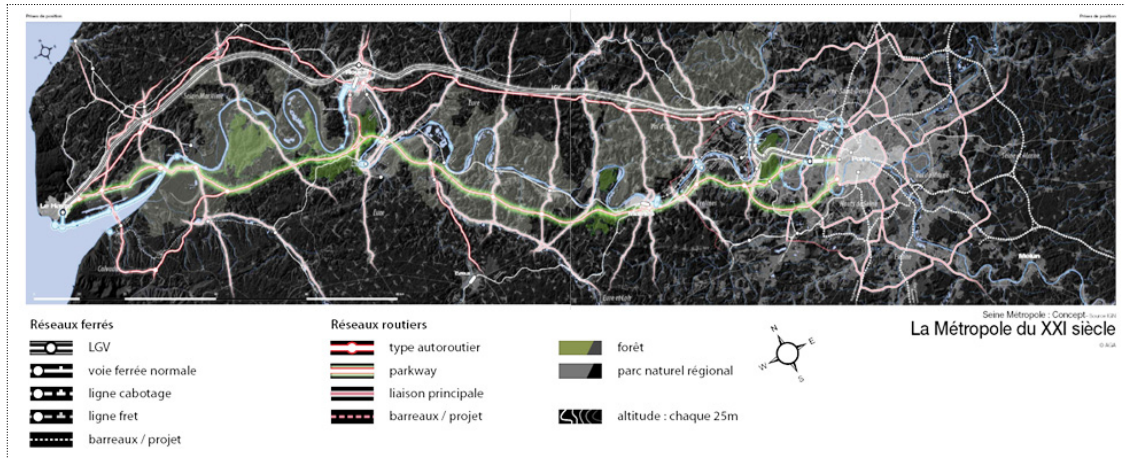
자료 : <http://www.legrandparis.culture.gouv.fr/>- DESCARTES team

[그림 6] 메트로폴리탄의 재구성

공간구조

□ 다핵구조의 선형도시 건설(ANTOINE GRUMBACH)

- 센스 메트로폴리탄이 세계를 대표할 수 있도록 초광역적 공간조직으로 개편
 - 파리와 르 아브 간 센스 강 계곡주변의 도시를 잇는 다핵구조의 선형 메트로폴리탄을 구상
 - 해양과 내륙지방을 아우르는 해양과 강변문화의 가치를 발현
 - 도시 속의 자연, 자연 속의 도시로서 센스 강 계곡에 농업, 물, 삼림 등이 혼재된 농촌생활 환경의 도시를 창조

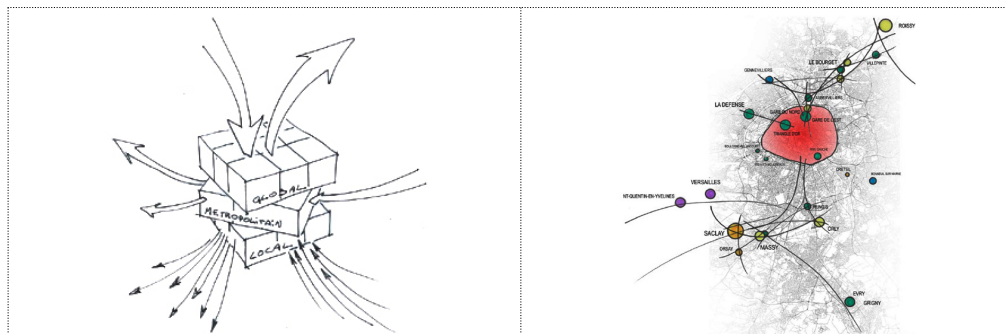


자료 : <http://www.legrandparis.culture.gouv.fr/>- ANTOINE GRUMBACH team

[그림 7] 센스 메트로폴리탄 다핵 구조의 선형 도시

□ 리즘(대나무 뿌리·줄기) 형태의 공간구조가 지속가능한 메트로폴리탄의 구조(CHRISTIAN DE PORTZAMPARC)

- 파리와 외곽지역과의 원만한 교류를 위해 다핵 중심의 도시로 전환
 - 다핵 중심 도시는 새로운 도시 중심지 발생과 더불어 행정, 여가, 금융, 상업, 주거 등이 함께 발전할 수 있는 계기 부여
 - 그랑 파리에서 도심과 외곽, 밀집지역과 非밀집지역, 신도시 등을 연결하는 도구로서 리즘 시스템이 합리적

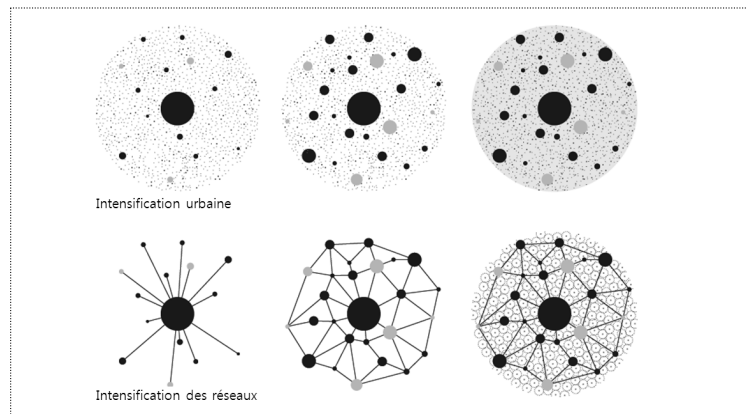


자료 : <http://www.legrandparis.culture.gouv.fr/>- CHRISTIAN DE PORTZAMPARC team

[그림 8] 파리 메트로폴리탄의 리즘 구조

□ 밀집된 다핵축의 도시로서 그랑 파리 조성(LIN FINN GEIPEL)

- 밀집된 다핵축의 도시들은 고속 교통네트워크로 연계
 - 역사문화 유산, 대학 및 연구기관, 생산과 서비스 등을 중심으로 한 다핵축 간의 연계 시스템 개발
 - 주문형 이동 정보시스템 개발



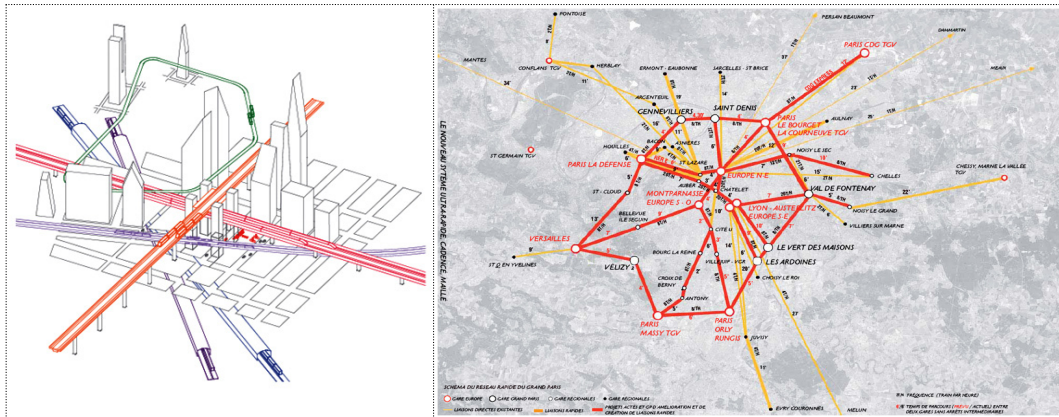
자료 : <http://www.legrandparis.culture.gouv.fr/>- LIN FINN GEIPEL team

[그림 9] 다핵축 도시의 밀집도와 네트워크

교통수단

□ '르 그랑 파리' 내부에 교통네트워크 허브 조성(JEAN NOUVEL)

- 30분 내 메트로폴리탄 이동이 가능하도록 고속 교통네트워크와 허브 조성
 - 그랑 파리의 교통네트워크 허브는 기차, 수도권 고속 지하철, 트램웨이, 메트로 등이 교차하는 장소
 - 유럽 차원의 새로운 교통네트워크 허브 6개 구축 : 파리-샤를 드 골 공항, 파리-라 데 팡스, 파리-부흐제-라 꾸호뇌브, 파리-오를리 공항-헝지스, 마시-사클레, 파리-베르사이유

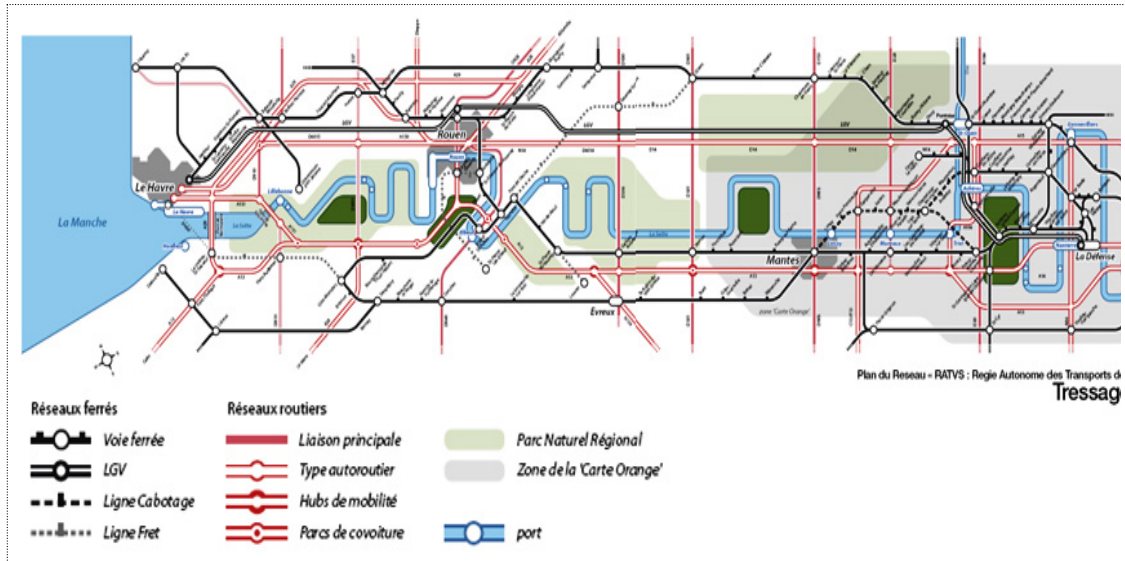


자료 : <http://www.legrandparis.culture.gouv.fr/>- JEAN NOUVEL team

[그림 10] 르 그랑 파리의 교통네트워크 체계

□ 다양한 교통수단 개발과 네트워크화를 통한 센스 메트로폴리탄 발전방안 (ANTOINE GRUMBACH)

- 북유럽 운하와 연계되는 아세르 지역에 대규모 산업항구 조성
- 운하를 활용한 공동교통 개발
- 다양한 종류의 소형 전기자동차 등 신교통 수단 확대
- 고속 철도망 구축
 - 1시간 거리의 르 아브르-후앙-파리의 라 데 팡스 LGV(Line Grand Vitesse) 구축
 - 파리 관문인 드골 공항의 호와씨 TGV(Tran A Grand Vitesse), 오를리 공항과 연계되는 마씨 TGV, 유로스타 종착역인 런던과 연계하는 LGV 구축
 - 라 데 팡스와 세흐지 폼 투와즈를 잇는 TGV 노선과 역 청사 건립



자료 : <http://www.legrandparis.culture.gouv.fr/>- ANTOINE GRUMBACH team

[그림 11] 센스 메트로폴리탄의 다양한 교통 네트워크의 교차화

□ 미래 이동수단인 전기자동차의 활성화(AUC)

- 개인 및 공공 교통수단으로 전기자동차 이용
 - 개인 소유 개념의 자동차에서 지방자치단체에 의한 분양임대 자동차 사용개념으로 전환 필요

□ 도시의 접근성과 이동선 개선 다양한 교통수단(CASTRO)

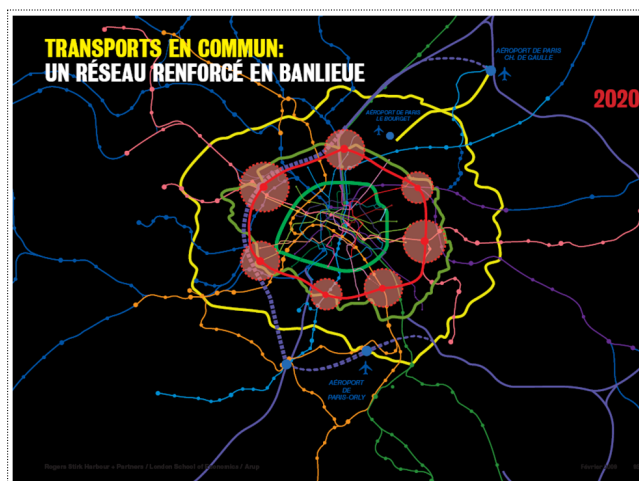
- 시적인 감성을 갖춘 교통노선 개발
 - 파리 중심과 외곽을 잇는 트램웨이 노선과 센스 강에서 마흔느강을 연결하는 바또 버스노선 구상
 - 오흘리 지역-호와씨 지역-라 데 팡스를 연계하는 공중 무인자동 메트로 고속교통 노선 개발
- 상업물류를 위한 주운 개발과 호와씨에 항구 개설

□ '르 그랑 파리' 내 교통이동 시간 축소를 위한 교통수단 방안(DESCARTES)

- 그랑 파리 내에 30분 이내에 도착할 수 있는 이동수단 개발
 - 근접생활권에서 10분 내 도달할 수 있는 자전거 및 공용 이동수단
 - 중간 기착지점까지 20분 내 도착할 수 있는 교통네트워크
 - 30분 내 그랑 파리 안의 어느 지점까지라도 이동이 가능한 교통수단
- 현재 거리별 공공 교통비용 체계를 그랑 파리 내에서 동일한 비용 체계로 개선

□ 메트로폴리탄 교통네트워크 확충과 등방 및 수평교통체계를 조직(ROGRES)

- 1차 환상대 인구밀집 지역에 환상 연계 교통네트워크를 조성
 - 순환 트램웨이 교차지역을 개설
 - 다핵 중심 도시 간의 고속 지하철을 개설
 - 보행자 및 자전거 도로를 확대
 - 국가와 유럽을 잇는 TGV 노선을 라 데 팡스와 연계



자료 : <http://www.legrandparis.culture.gouv.fr/>- ROGERS STICK team

[그림 12] 파리 메트로폴리탄 교통 네트워크 구상

환경도시

□ 지속가능한 그린시티 구현(DESCARTES)

- 도시생활이 정원 내에서 생활하는 것과 같도록 도심 내 녹지 확대
 - 도시농업을 창조
 - 에너지 절약과 녹지 확대로 도심온도를 2℃ 낮추는 전략 필요



자료 : <http://www.legrandparis.culture.gouv.fr/>- DESCARTES team

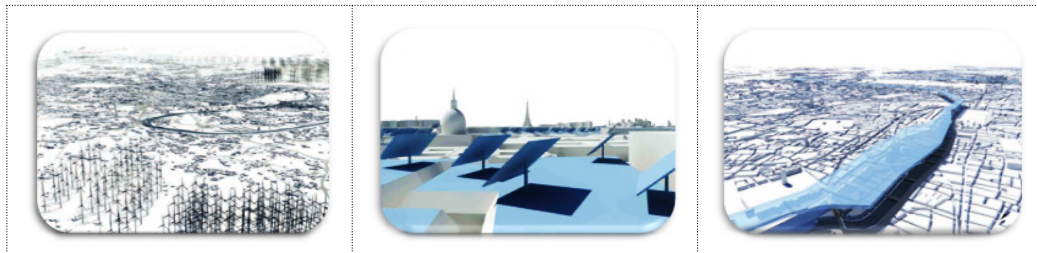
[그림 13] 지속가능한 그린시티 구현

□ 파리지붕의 활용(JEAN NOUVEL)

- 파리지붕은 역사문화자원적 가치가 있으나 미래 환경문제에도 대처할 수 있는 이용방안을 모색
 - 파리지붕의 테라스에 정원 조성
 - 현재 파리지붕을 활용하면 20만 명의 시민이 사용할 수 있는 태양광 전기에너지 생산 가능

□ '르 그랑 파리' 공간을 에너지 생산기지화(MVRDV)

- 르 그랑 파리 경계도로를 전기에너지 생산을 위한 풍차를 만드는 공간으로 조성
- 파리지붕에 태양광판 설치로 에너지를 생산
- 센스 강을 이용한 수력 에너지를 생산

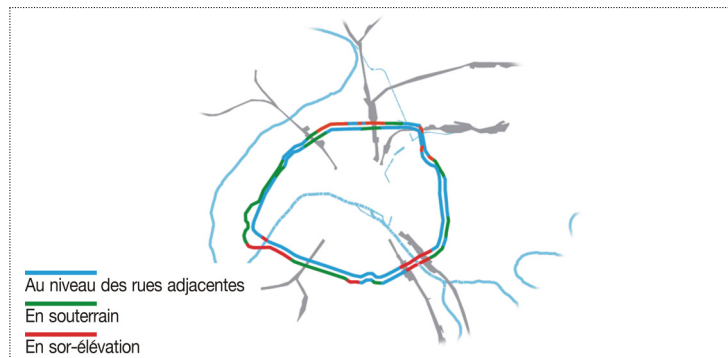


자료 : <http://www.legrandparis.culture.gouv.fr/>- MVRDV team

[그림 14] 에너지 생산

□ 도심 내 녹색지대 연계(ROGERS)

- 파리 북역에서 외곽의 운하, 센스 강을 연결하는 선형 녹색공원, 생태계 길 등을 조성
 - 간선도로 및 대로의 녹지화
 - 순환 고속도로의 녹화사업
 - 파리 지붕의 391km²을 녹색 용탄자화



자료 : <http://www.legrandparis.culture.gouv.fr/>- ROGERS STICK team

[그림 15] 순환 고속도로의 녹화사업

삶의 질

- 산업, 잠재력, 다양성으로 풍요와 삶의 질이 높은 도시를 구현(ANTOINE)
 - 센스 강 주변지역의 대학을 연계한 '센스 대학교' 창설
 - 센스 강변의 자연공원을 자연 주거공원으로 개발하고, 주운과 관광으로 센스 강변 도시의 경제 활성화
 - 바람, 태양, 물을 이용한 지속가능한 에너지 이용
- 매력적인 도시 추구(JEAN NOUVEL)
 - 르 그랑 파리가 매력적인 도시로 재탄생하기 위해서는 20세기 초반의 파리 모습을 회복하는 방향 모색이 필요
 - 파리 메트로폴리탄은 수백 킬로미터의 연안, 자연과 건축물, 흡수와 분리 등이 연속되며, 그들 간의 매력을 고취하는 자연경계를 최대한 활용할 수 있는 방안을 모색
- 도시의 물리적 경계 철거를 통한 사회통합과 도시연계성 확대(ROGERS)
 - 고속도로, 산업도로, 철도, 강, 운하 등으로 단절된 도시구간을 연계
 - 상위 시설에 보행자와 자전거 등 녹색 이동수단 축을 개발
- 그랑 파리 브랜드 창조(STUDIO 09)
 - 그랑 파리의 새로운 이미지 창출을 위한 기념비적인 도시공간 창출 필요
 - 그랑 파리 공간 내 평지, 산지, 공원, 삼림, 강, 도로, 고성 등에 도시 기념물을 조성하여 도시공간 전체가 하나의 기념비적인 공간으로 조성

Ⅲ. 프로젝트 제안에 대한 엘리제궁의 공식 입장

- 그랑 파리 프로젝트는 도시의 개혁을 통해 활동인구 증가를 유도하고 경제 발전을 추구
 - 21세기 세계 경제를 이끌 생명과학, 엔지니어링, 도시건설, 교통 및 항공, 에너지 및 환경, 과학, 문화 및 창조 분야를 중심으로 경쟁력, 매력, 잠재력 등을 갖춘 명품도시로서 기업과 관광을 이끄는 세계도시 입지를 구축
- 다핵구조 신도시 계획 개념 적용
 - 건축물의 밀집도가 높은 도심부 건설과 새로운 교통서비스를 구축
 - 도심에 자연공간을 유입
 - 도시의 새로운 정체성을 개발
 - 도시재생 및 재활성화를 위한 새로운 개념의 도시계획을 창출
 - 새로운 형태의 도시구성이 원만하게 운영·관리될 수 있는 거버넌스 방법을 고찰
- 20세기 교통체계를 뛰어넘을 수 있는 제3세대 교통체계 구축
 - 130km의 자동 무인지하철 노선을 구축하여 파리-샤를 드 골-라 데 팡스 구간을 30분 내, 오를리 공항과 리옹 역 사이를 25분, 빌 주이프-누아지 상를 25분 거리로 단축
 - 오스만-생 라자르-라 데 팡스, 망트-라 데 팡스 구간을 10분 거리로 단축
 - 아흐장퇴이-사르셀-빌리에 구간에 트램웨이를 설치

- 제3세대 교통체계는 2012-2017년 사이에 구축하며, 이에 예상되는 건설비는 약 70조 원

□ 그랑 파리 지역개발 계획

- 사클레 지역

- 세계의 대표적 과학 및 기술단지로 조성하기 위해 이에 대한 투자 및 지원을 확대
- 21세기의 신동력 산업이 될 수 있는 화학, 생명공학 등을 집중 육성하기 위해 파리 11대학 캠퍼스 재건축 및 확장
- 아그로 파리 테크와 같은 농업특수대학을 폴리테크닉 특수목적대학교 내 유치
- 비화석 연료사용 차량 연구소를 베르사이유 내 사토리에 건립
- 자연녹지와 농업지역에 연구원, 학생, 기업, 스타트업 창조계층의 교류와 활동거점 클러스터를 조성하고 파리, 공항, 산업단지를 쉽게 이동할 수 있는 교통수단을 개발

- 파리와 라 데 팡스 구간에 대한 금융산업단지 확대 개발

- 파리 수도권은 현재 500개가 넘는 글로벌 기업이 진출해 있으며, 도쿄 다음으로 두 번째 많은 글로벌 기업 유치
- 더 많은 글로벌 기업 유치를 위해 수준 높은 대학교육과 연구기능을 확대하고, 세제·법률·외국인 고급인력 유치를 위한 사회문화적 배려, 고품격 생활환경 조성
- 라 데 팡스가 그랑 파리의 금융 중심지로서 또 세계를 대표하는 금융 중심지로서 부가가치를 높일 수 있는 금융서비스 확대

- 부르제 지역 개발 프로젝트
 - 유럽 비즈니스 공항인 부르제 공항지역을 각종 전시와 관광 경제의 새로운 축으로 개발
 - 이 계획의 실현으로 5만 명의 고용창출 효과가 나타날 것이며, 6만여 명의 인구 증가를 이끌 것으로 예상
 - 지속가능한 발전을 위해 항공분야 전문 직업학교와 과학 및 문화 기반시설을 확충하고, 인구 증가에 따른 2만 5000개의 주거지 확보
- 생 드니 지역에 창조산업 및 디지털 예술 클러스터 조성
 - 비디오 게임, 3D 애니메이션, 인터넷 산업 등 창조산업 클러스터 조성으로 캡 디지털 경쟁력 구축
 - 콩드로세 캠퍼스 조성으로 관련 분야 간의 산학연계 실현
 - 친환경 건축단지 조성
- 샤를르 드 골 공항의 국제적 입지 강화
 - 국민총생산(PIB)의 6%, 국내 항공화물 수송의 60%, 연간 1억 명의 항공이용객, 500만 톤의 항공화물 수송을 맡고 있는 샤를르 드 골 공항의 국제적 경쟁력 강화를 위한 종합구상 필요
 - 항공과 철도 연계, 멀티 모델 설치, 상업공간 및 호텔 건축
- 센느-오와즈 강에 항구 조성
 - 파리-르 아브르 간의 주운개발은 미래 그랑 파리가 세계의 교류의 주요한 역할 담당
 - 센느-오와즈 항구는 파리 북부 운하와 아세르를 연계하는 주운의 중심으로 발전할 것이며 지역경제에 이바지

- 마흔느 라 발레 신도시 내 데카르트 시티 재개발
 - 기존 도시서비스 개선, 건축 시 신 자재 활용, 건물과 도시의 에너지 이용 개선, 물 관리 및 처리, 탄소배출 축소 등 지속가능한 도시의 서비스와 유지 관리
 - 자연 친화적 도시로서 도시 재개발의 모델이 될 수 있도록 조성
- 자연친화적 건축과 도심의 녹지 확대로 주거 및 삶의 질 개선
 - 사클레 지역을 자연녹지, 농지, 농경, 삼림 등 자연생태계를 포함한 비도시화 특정지역으로 보호
 - 공항, 역, 항구 등을 연계한 로지스틱 기능을 개발
 - 자동무인 메트로 건설로 이산화탄소 감소와 사회통합을 유도
- 그랑 파리 주택공급 계획
 - 매년 7만~7만 5000개의 주택공급을 위해서 기존 토지 사용의 밀집화
 - 가족 구성원, 노인, 학생, 직장인 등 사회의 필요에 따른 다양한 주거형태를 공급

Ⅳ. 시사점: 글로벌 도시로 성장하기 위한 전략

여당과 야당, 그리고 세계의 전문가가 함께 파리의 미래를 구상

- 현직 대통령과 파리 시장은 이념과 정파가 다르기 때문에 정치적 동반자가 될 수 없는 상황이나, 세계도시 '르 그랑 파리'의 미래 구상에 있어서만은 큰 이견 없이 같은 목표를 추구하는 협력자의 관계
- 정치적 이슈로 프로젝트 진행이 장애받지 않을 것으로 예상
- 프랑스 국내외 다양한 분야의 전문가로 구성된 10개 팀이 참여하여 오늘의 파리지 문제점 진단, 미래도시 '르 그랑 파리'를 위한 새로운 이론 개발 및 이를 적용할 수 있는 액션플랜을 구상하도록 요구
- '르 그랑 파리'의 탄생이 결국 세계인의 동참과 관심으로 건설되는 것이며, '세계인의 도시'라는 것을 상징

리더급 글로벌 도시에 걸맞은 규모의 공간 재개편

- 런던, 뉴욕, 도쿄 그리고 향후 조성될 그랑 파리 등은 기존 핵심도시를 중심으로 공간적 팽창을 통한 잠재력과 탄력성을 갖는 초광역 메트로폴리탄을 구성하여 지속가능한 경쟁력을 추구
- 서울시가 글로벌 경쟁력에서 우위에 서는 도시로 발전하기 위해서는 현재의 행정적 경계를 벗어나 초광역적 공간개혁을 고려할 필요

세계 최고도시의 여건은 개방과 교류확대를 위한 인프라 구축

- 서울시는 파리, 런던과 마찬가지로 내륙에 위치한 도시

- 서울시가 전 세계국가 도시와의 적극적인 교류를 통해 경쟁력을 갖는 도시가 되기 위해서는 대양을 낀 개방된 도시로서 서해의 항구도시를 포함한 한강 메트로폴리탄을 구상할 필요
- 새로운 수변도시 공간에 어울릴 수 있는 보행자의 친환경적 수단인 자전거 이용 확대를 고려하는 것이 바람직
- 수변 중심의 이동체계를 구축하고 이동시간을 최소화할 수 있는 고속철, 고속 무인 메트로, 고속 연락선 등의 교통네트워크 허브 구축을 고려할 필요

글로벌 거버넌스 계획

- 글로벌 도시로 성장한 서울은 글로벌 경쟁을 통한 사회경제의 변화로 인한 공간적-사회적 차별심화 현상을 억제할 필요
- 세계화에 의한 인구구성의 변화 속에 다양한 계층의 국적 시민이 함께 공존할 수 있는 글로벌 거버넌스 방안을 모색하는 것이 필요

교토의정서 이후 그린시티 실현방안 모색

- 교토의정서 이후 지구온난화와 환경파괴의 최소화를 실천하는 도시는 거의 전무한 상태
- 이를 위해 개인과 공동 이동수단으로 자전거, 전기자전거, 트램, 순환택시, 전기 스쿠터, 전기 자동차 등 그린 카 개발과 이용방안을 적극 강구
- 이와 더불어, 서울시는 비화석 연료 교통수단 이용을 극대화하기 위해 개인 이동수단인 그린 카를 저비용 임대 또는 분양하는 방안을 고려할 필요

- 도심 내 녹지공간 확장의 일환으로 옥상정원, 도심농업, 각종 인프라에 녹지사업을 확대할 필요
- 신축 건물에 에너지 자생 방안 등을 적극 검토할 필요 대두

단핵구조에서 다핵구조 도시로의 변화 모색

- 도심 중심의 단핵 방사형 도시구조는 현대도시의 교통과 이동수단에 많은 사회적 비용과 환경문제를 야기
- ‘르 그랑 파리’는 이러한 문제점을 해소하고 탄력적이며 흡수성이 강한 다핵구조의 리즘므 또는 세공 도시 구조를 채택할 전망
- 서울의 경우 도심과 강남 중심의 도시형태에서 권역별 다핵구조 도시로 재개편할 필요
- 권역별로 수도권과 도심 내부를 연결하는 교통네트워크를 조성하는 것이 바람직
- 또한 권역별 이동이 유기적이며 신속하게 이루어질 수 있도록 신세대 교통시스템인 공중 무인 메트로와 트램을 도입하고, 도심 지하도로망을 적극 개발할 필요

시적이며 한 폭의 그림같은 매력적인 도시 조성

- ‘르 그랑 파리 프로젝트’에서는 도시의 낭만을 되찾기 위해 옛 시인, 철학자, 예술가의 작품을 환기시켜 부드러운 도시, 매력이 존재하는 도시를 추구
- 이동수단의 코스를 가능하면 지리적, 역사적, 건축적, 자연적 매력이 산재한 곳으로 정하여 도시의 감성적인 여행길을 조성

- 산업화시대 이후 서울의 주인공은 사람에서 차량과 콘크리트, 대형 건물로 바뀌면서 도시공간에서의 낭만은 사라지고 소음과 단순한 건축면의 피곤함만 가중
- 지리적 자연환경이 뛰어나고 역사문화자원 등이 풍부한 서울은 이를 감성적 공간으로 조성할 수 있으며, 서울의 자연자원, 역사자원, 문화적 자원을 재발굴하여 그 가치를 발현시킬 필요

홍석기 | 서울시정개발연구원 연구위원

02-2149-1037

skhong@sdi.re.kr